

ANALIZA ACQUIS-ULUI COMUNITAR ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR

Autori: Ion COTRUȚĂ, Dumitru CEBAN

Universitatea Tehnică a Moldovei

Abstract: În acest articol sunt prezentate actele normative de bază ale Uniunii Europene în domeniul transporturilor, cu o descriere a obiectivelor principale și a sarcinilor, cum ar fi: crearea unei piețe comune pentru serviciile de transport, siguranța circulației, siguranța mediului, etc.

Cuvinte cheie: *Acquis-ul comunitar este ansamblul de drepturi și obligații asumate de statele membre ale Uniunii Europene, normele juridice ce reglementează activitatea Comunităților Europene și a instituțiilor UE, acțiunile și politicile comunitare.* Termenul „acquis” provine din limba franceză și înseamnă „ceea ce s-a dobândit”; *Politica Europeană în domeniul transporturilor; folosirea infrastructurii comune; licențe de operare; libertatea de furnizare a serviciilor.*

Importanța unor structuri de transport integrate a fost stipulată expres în Tratatul de la Roma (1957), dar progresele înregistrate până în a doua jumătate a anilor '80 au fost destul de mici.

Odată cu apariția *Cărții Albe* privind finalizarea pieței interne (1985) s-au făcut o serie de recomandări privind garantarea libertății de prestare de servicii și a stabilit vectorii de dezvoltare pentru politica comună în domeniul transporturilor, care au fost aprobate de Consiliul de Miniștri, fiind adoptat planul de acțiuni având ca obiective principale: (i) dezvoltarea infrastructurii de interes comunitar, (ii) reducerea controalelor și formalităților la frontiere și (iii) îmbunătățirea siguranței transportului.

La data de 01.01.1993 a fost introdusă piața comună, care a reprezentat punctul de cotitură în politica în domeniul transporturilor, referindu-se în special la:

- *cele de ordin social*, prin care libertatea de a presta servicii de transport să nu ducă la nerespectarea legislațiilor naționale mai stricte. Procesul de liberalizare a serviciilor de transport fiind însoțit de armonizarea condițiilor sociale ca și a legislației referitoare la prestarea de servicii și la recunoașterea calificărilor.

- *cele de ordin economic*, prin care investițiile în infrastructură, în special în domeniul transportului rutier, să nu fie exploatate de beneficiari ce nu au contribuit la finanțarea respectivelor investiții. În domeniul transportului feroviar au fost luate măsuri pentru a nu se perpetua modul de organizare fragmentată a acestui mod de transport.

- *cele legate de garantarea rutelor*, în așa fel încât introducerea noilor factori concurențiali să nu afecteze continuitatea furnizării serviciului.

Măsurile ce au fost luate pentru liberalizarea transporturilor au fost adoptate specificului fiecărui tip de transport (rutier, feroviar, maritim, aerian și fluvial), avându-se în vedere particularitățile furnizării serviciilor internaționale și cabotajului.

La finele anului 1992 a fost adoptată *Cartea Albă* asupra dezvoltării viitoare a politicii comune în domeniul transporturilor, document ce marchează abordarea integrată a diferitelor tipuri de transport bazată pe mobilitatea durabilă. Organizarea transportului trebuie efectuată ținându-se cont astfel încât consumul de energie, timpul de transportare, ca și rutele și condițiile de transport să fie optime.

Planul de acțiune pe perioada 1995 – 2000, fiind axat pe îmbunătățirea calității transporturilor prin introducerea sistemelor integrate bazate pe tehnologii noi, în care să se țină seama de protecția mediului, îmbunătățirea operării pieței unice prin încurajarea concurenței respectând standardele sociale ca și dezvoltarea dimensiunii externe prin îmbunătățirea legăturilor de transport cu terțe țări și prin sprijinirea operatorilor comunitari pe piețele externe.

Cartea Verde referitoare la **politica fiscală** în domeniul transporturilor (1995), considera taxele ca una din modalitățile prin care statul poate avea impact asupra acestui sector.

Dezvoltarea accelerată a noilor tehnologii, în special a celor informaționale și de comunicare, conduce la introducerea aplicațiilor telematice ce dezvoltă servicii de informare, radio-navigare și telecomunicații moderne, specifice fiecărui tip de transport. Mai mult, Comisia Europeană pledează pentru o strategie

Europeană privind rețeaua globală de navigare prin satelit, rețea ce ar permite Europei să controleze serviciile de poziționare și navigare de pe întregul sau teritoriu pentru toate tipurile de transport.

În septembrie 2001 a fost elaborată *noua Carte Albă* în domeniul transporturilor: „Politică Europeană în domeniul transporturilor: e timpul deciziei”, având ca obiectiv găsirea unui echilibru între dezvoltarea economică și calitatea, precum și siguranța cerută de societate în vederea dezvoltării unui sistem de transport modern și durabil.

Dat fiind creșterea continuă a traficului atât de pasageri cât și de mărfuri, a aglomerării rețelelor rutiere, a problemelor de mediu și siguranța transportului, Comisia propune în Cartea Albă (2001) o serie de obiective prin care problemele enumerate să își găsească soluționare:

- a. revitalizarea până în 2010 a transportului feroviar și promovarea transportului maritim și fluvial;
- b. sisteme de impozitare în domeniul transporturilor care să reflecte costul real, în care să fie incluse costurile colaterale, cum ar fi cele legate de daunele aduse mediului, aglomerarea traficului sau accidentelor;
- c. detinerea unor sisteme de transport mai eficiente și mai sigure.

Printre măsurile propuse, se pot enumera:

- a. promovarea drepturilor pasagerilor, prin măsuri de protecție a pasagerilor ce călătoresc cu diferite tipuri de transport. Aceste măsuri ce se vor aplica inclusiv transportului urban de călători;
- b. îmbunătățirea siguranței rutiere (având ca obiectiv înjumătățirea numărului de accidente cauzatoare de moarte până în anul 2010);
- c. prevenirea aglomerațiilor prin promovarea mai multor tipuri de transport (printr-un nou program „Marco Polo”);
- d. armonizarea impozitării combustibilului pentru transportul feroviar;
- e. crearea unor noi rețele de infrastructură, în contextul rețelelor trans-europene;
- f. creșterea participării Uniunii Europene în organizațiile internaționale, în special în Organizația Internațională Maritimă (IMO) ca și în Organizația Internațională a Aviației Civile (ICAO).

Temeiul legal: politica comună în domeniul transporturilor (Titlul V: **Transporturi:** art. 70 - 80 ale Tratatului Comunității Europene) stabilește regulile de bază aplicabile transportului internațional în cadrul statelor membre, precum și condițiile în care transportatorii non-rezidenți pot opera în statele membre (art. 71.1), măsurile ce trebuie luate pentru îmbunătățirea siguranței transporturilor (art. 71.2) și abolirea discriminării aplicării unor tarife diferite (art. 75).

Experiența în domeniul transporturilor este alcătuit în principal din legislația secundară, constituită de câteva sute de regulamente, directive și decizii.

Prin intrarea în vigoare a Tratatului de la Amsterdam, deciziile în domeniul transporturilor sunt luate în urma unor co-decizii (potrivit art. 251) după consultarea Comitetului Economic și Social și a Comitetului Regiunilor.

Prevederile Titlului V se aplică integral transportului rutier, feroviar și fluvial. În cazul unor măsuri specifice aplicabile transportului maritim și aerian, dat fiind faptul ca aceste tipuri de transport sunt reglementate la nivel internațional, Consiliul decide cu majoritate de voturi asupra procedurii ce trebuie aplicata fiecărui caz în parte (art. 80).

Pentru cazurile speciale, cum ar fi cele legate de măsurile cu un impact major asupra condițiilor de viață, a forței de muncă sau a operării facilităților de transport, Consiliul adoptă decizii unanime după consultarea Parlamentului European și a Comitetului Economic și Social.

În vederea atingerii obiectivelor legate de libera circulație a mărfurilor, persoanelor, serviciilor și a capitalului, Uniunea Europeană a stabilit și dezvoltat rețele trans-europene în domeniul transporturilor, telecomunicațiilor și energiei (Titlul V: Rețele Trans-Europene, art. 154 - 156). Este necesar de remarcat că rețelele se referă atât la cele rutiere, fluviale și feroviare cât și la cele spațiale, cum ar fi sistemul trans-european de navigare prin satelit.

Conform prevederilor art. 156, adoptarea principiilor directe, a măsurilor referitoare la rețelele trans-europene ca și a proiectelor de interes comun se face prin consultarea prealabilă a Comitetului Economic și Social și a Comitetului Regiunilor.

De mare importanță este politica Comisiei Europene de taxare a infrastructurii de transport, prin care taxele și tarifele aplicate fiecărui tip de transport în parte trebuie să reflecte costul poluării, a timpului de călătorie ca și cel al infrastructurii. În acest sens, în anul 1998 Comisia a publicat *Cartea Albă* referitoare la **plăți corecte percepute pentru folosirea infrastructurii.**

Acquis-ul comunitar în domeniul **transportului rutier** implică reglementări de ordin social, tehnic, fiscal, de siguranță și, nu în cele din urmă, de protecția mediului. Printre cele mai importante vor fi amintite cele referitoare la:

a) permise de conducere și reguli privind admiterea în profesia de transportator de mărfuri și transportator de pasageri: începând cu 1 ianuarie 1993 orice operator ce dorește să transporte mărfuri sau pasageri, cel puțin între două state membre, trebuie să posede un permis de conducere recunoscut de Comunitate. Permisul, emis de statul membru în care operatorul își are reședința, permite operatorului un acces nelimitat la toată piața internă. Condițiile de obținere a unui astfel de permis sunt stabilite de **Directiva 96/26/CE** privind admiterea în profesia de transportator de mărfuri și transportator de pasageri. Dintre condițiile impuse remarcăm cele legate de: (i) buna reputație, (ii) competența profesională și situația financiară a operatorilor, ca și (iii) inspecția ce trebuie făcută pentru a verifica condițiile menționate.

Având în vedere că diplomele emise de un stat membru trebuie recunoscute de toate celelalte state membre, directiva stipulează expres că statele membre trebuie să emită o licență comunitară unică pentru transportatorii ce au dovedit competențele profesionale.

b) greutatea și dimensiunile vehiculelor: piața unică în transportul rutier de mărfuri necesită reguli comune aplicabile vehiculelor, și în mod special cele referitoare la autorizarea greutății și dimensiunilor pentru vehiculele grele de mărfuri. Specificațiile tehnice comune referitoare la greutatea și dimensiunile maxim admisibile privind vehiculele folosite în transportul internațional au fost stabilite de **Directiva 96/53/CE**, care mai precizează și alte caracteristici tehnice ce trebuie îndeplinite de vehicule, cum ar fi: (a) sistemul de frânare, (b) sistemul de iluminare și (iii) nivelul de poluare fonică.

c) liberalizarea cabotajului: în perioada anilor 1990 - 1998 transportul către și dinspre un stat membru, ca și transportul în interiorul unui alt stat membru (cabotaj), se făcea pe baza unor licențe anuale emise de fiecare stat membru. Începând cu anul 1998, cabotajul rutier a fost pe deplin liberalizat. Acest lucru înseamnă ca un transportator din oricare din statele membre poate transporta mărfuri oriunde în Uniunea Europeană, inclusiv într-un stat membru în care el nu își are reședința, cu condiția că acesta să posede licența comunitară unică (**Regulamentele Consiliului 881/92 și 3118/93**).

d) pasageri: transportul internațional de pasageri cu autocarul sau autobuzul necesită o licență eliberată de către statele membre (**Regulamentul Consiliului 684/92**). Remarcăm că până în anul 1999 eliberarea unei astfel de licențe putea fi blocată dacă ruta pentru care se elibera licența era deservită de transportul feroviar.

Transportul pasagerilor pe teritoriul unui alt stat membru este permis numai pentru servicii ocazionale ce sunt extensia unei călătorii internaționale sau pentru servicii speciale. Serviciile ocazionale de transport, cum ar fi cele referitoare la călătoriile făcute de grupuri de turiști pe teritoriul unui alt stat membru, nu necesită licență unică, ci doar certificatul de inspecție emis de autoritatea competentă și care este identic în toate statele membre.

Fiind un sector de importanță națională și considerat de interes public, **sistemul feroviar** din orice țară s-a dezvoltat în conformitate cu standardele tehnice și organizatorice specifice fiecărei țări. Diferențele între standarde la nivelul țărilor Europei, cum ar fi cele referitoare la: (i) ecartament, (ii) gabarit, (iii) sisteme de alimentare cu curent electric și (iv) sisteme de gestionare a traficului feroviar sau a personalului, au făcut ca serviciile de transport feroviar să fie mai puțin competitive decât cele rutiere.

Cererea crescândă de transport, rezultată din crearea pieței interne, ca și oferta, insuficientă datorită impedimentelor majore din infrastructura națională, au condus la necesitatea integrării sistemului feroviar al statelor membre într-un sistem feroviar european.

Revitalizarea transportului feroviar a devenit o prioritate a Uniunii Europene, motiv pentru care au fost luate o serie de măsuri legislative, în care obiectivele stabilite în Tratatul de la Roma ca și în Politica Comună în domeniul Transportului să fie atinse. Au fost emise o serie de regulamente și directive ce conțin prevederi detaliate privind deschiderea piețelor naționale la transportul feroviar de mărfuri și de pasageri, interoperabilitatea între sistemele de trenuri de mare viteză și sistemele convenționale, a condițiilor în care statele pot acorda subvenții sistemului feroviar, a accesului la diferitele rețele etc.

a) separarea infrastructurii feroviare de serviciile de transport feroviar: prima măsură importantă și care introduce un prim grad de liberalizare a fost adoptarea **Directivei Consiliului de Miniștri 91/440/CEE** prin care statelor membre li se cere ca împreună cu operatorii feroviari, să reducă datoriile din sector, să-l facă mai competitiv și mai sănătos din punct de vedere financiar. Pentru o mai mare transparență a utilizării fondurilor publice și o mai bună monitorizare a performanței, se impune ca *sistemul de contabilitate al infrastructurii feroviare să fie ținut separat de cel al operării serviciilor de transport*.

Ca urmare, statele membre au înființat autorități care administrează infrastructura feroviară și sunt separate de companiile de transport feroviar care se ocupă de transportul feroviar, de mărfuri sau de călători. Prin această directivă, operatorilor din transportul feroviar li se garantează accesul la serviciile de transport combinat.

b) *licențe de operare și alocarea rutelor*: în anul 1995 este adoptată **Directiva 95/18/CE**, care stabilește criteriile comune pentru licențierea întreprinzătorilor feroviari stabiliți în Uniunea Europeană. Condițiile ce trebuie îndeplinite pentru obținerea licenței se referă la (i) buna reputație, (ii) competența profesională, (iii) situația financiară și (iv) răspunderea civilă. Directiva nominalizată stabilește și „*alocarea rutelor*”, adică cine și în ce condiții poate folosi calea ferată pentru a deplasa un tren între două destinații la un anumit moment. Astfel, în statele membre ale UE a fost creată funcția de Manager de Infrastructură, care are drept sarcină alocarea corectă și nediscriminatorie a infrastructurii feroviare întreprinzătorilor feroviari licențiați. Directiva introduce și *principiile de taxare a infrastructurii folosite*, prețurile fiind cele ale pieței.

c) *Cartea Albă privind Strategia de Revitalizare a sistemului feroviar al Comunității Europene (1996)*: este documentul prin care sunt stabilite intențiile politicii într-un anumit domeniu și propune un program legislativ. Principalele direcții ale politicii în transporturi menționate în acest document sunt:

- acordarea unei importante crescând forțelor pieței și încurajarea operatorilor să ofere produse noi și o mai bună calitate a serviciilor;
- separarea responsabilităților între stat și companiile feroviare (care vor avea o structură financiară separată și administrată independent);
- crearea unor rute alocate numai transportului de mărfuri care să ducă la accesul la piețele naționale;

d) *Programul legislativ privind infrastructura*: începând cu anul 1998 Comisia Europeană a propus îmbunătățirea legislației existente, fiind finalizată cu „**Programul legislativ privind infrastructura feroviară**”, fiind adoptată de către Consiliul Uniunii în februarie 2001, program pe care statele membre ale UE au fost obligate să-l implementeze până în martie 2003. Acest program legislativ este alcătuit din trei directive:

a. **Directiva 2001/12** prin care se modifică **Directiva 91/440** privind dezvoltarea sistemului feroviar. Statelor membre ale UE li se cere să-și adapteze legislația națională astfel încât să permită extinderea accesului serviciilor de transport internațional de mărfuri la secțiunea națională a Rețelei Trans - Europene de Transport Feroviar de Mărfuri (TERFN). Începând cu anul 2008 întreaga Rețea Europeană Feroviară ar trebui să fie deschisă serviciilor internaționale. Pentru a permite pătrunderea pe piață a noilor operatori, directiva prevede ca funcțiunile esențiale, cum ar fi (i) alocarea capacității de cale ferată, (ii) taxarea infrastructurii și (iii) licențierea, să fie separate de operațiunile de transport.

b. **Directiva 2001/13** amendează **Directiva 95/18** care stabilește condițiile ce trebuie îndeplinite de societățile de transport pentru obținerea licenței de furnizare de servicii de transport feroviar de mărfuri pe rețeaua TERFN. Licența este valabilă pe tot teritoriul Comunității Europene, iar lista societăților deținătoare de licențe este publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Remarcăm că pentru a furniza servicii de transport operatorii au nevoie și de *alocarea unei sau a mai multor rute*.

Alocarea rutelor și taxele pentru folosirea infrastructurii feroviare sunt stabilite de **Directiva 2001/14**, care înlocuiește **Directiva 95/19** și se aplică întregii rețele, stabilind condițiile de acces la rețea, regulile de alocare a rutelor și informații de natură tehnică.

e) *Cartea Albă privind „Politica Europeană de Transport: E timpul deciziei” (2001)*: Comisia Europeană a bazat politica comună în domeniul transporturilor feroviare pe nevoile utilizatorilor, propunând peste 60 de măsuri care să vină în întâmpinarea nevoilor cetățenilor. Prima dintre aceste măsuri este legată de *echilibrarea diferitelor tipuri de transport* până în anul 2010 prin revitalizarea transportului feroviar, promovarea transportului maritim și a transportului naval pe apele de interior și legarea acestor tipuri de transport. Comisia Europeană a anunțat și intenția sa de a face noi propuneri pentru îmbunătățirea rețelei feroviare de transport de mărfuri și pentru amendarea directivelor existente referitoare la interoperabilitatea sistemelor conventionale feroviare și a trenurilor de mare viteză, lansând și propunerea de înființare a Agenției Europene de Siguranță și Interoperabilitate a Căilor Ferate.

f) *interoperabilitatea sistemului trans-european de mare viteză*: art. 154 și 155 ale Tratatului de înființare a Comunității Europene prevăd stabilirea și dezvoltarea rețelelor trans-europene în domeniul transportului. O primă măsură a fost luată prin adoptarea **Directivei 96/48/CE** privind interoperabilitatea sistemului trans-european de mare viteză.

Prin interoperabilitate se înțelege întregul sistem de măsuri ce se referă la proiectarea, construcția, punerea în funcțiune, îmbunătățirea, reînnoirea, functionarea și întreținerea părților din sistem, ca și la calificările profesionale și condițiile de siguranță și de sănătate al personalului ce operează acest sistem.

Asociația Europeană pentru Interoperabilitate Feroviară (AEIF) a stabilit specificațiile tehnice privind interoperabilitatea (TSI), în urma carora Comisia Europeană a adoptat Decizia 2001/260/CE privind caracteristicile Sistemului European de Management al Traficului Feroviar și a emis **Recomandarea 2001/290/CE** privind parametrii de bază ai sistemului trans-european de trenuri de mare viteză.

g) interoperabilitatea sistemului feroviar convențional trans-european: Directiva 2001/16/CE privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional prevede procedurile referitoare la pregătirea și adoptarea specificațiilor tehnice privind interoperabilitatea (TSI) și regulile aplicabile certificării pentru conformitate a acestor specificații.

Transporturile pe apele de interior sunt încă insuficient exploatate, motiv pentru care se propune promovarea susținută acestui tip de transport durabil (Cartea Albă 2001). În vederea introducerii unor noi tehnologii, **Regulamentul Consiliului 718/99** prevede diferite forme de ajutor venite din partea statului, în mare măsură pentru achiziționarea de motoare care să reducă consumul de energie, poluarea și zgomotul.

Accesul nediscriminatoriu la piața forței de muncă și echivalarea calificărilor sunt reglementate de **Directiva 87/540/CEE**. Recunoașterea reciprocă a certificatelor de conducător de navă pentru transportul fluvial de mărfuri și pasageri este reglementată de **Directiva 91/672/CE**, iar **Directiva 96/50/CE** armonizează condițiile în care se eliberează aceste certificate.

Politica comună în domeniul **transportului maritim** se refera în special la siguranța în domeniu, relațiile externe și promovarea transportului maritim al Comunității.

a) libertatea de furnizare a serviciilor: fără nici o discriminare pe bază naționalității furnizorului de servicii sau a navei, prin care un transportator având reședința într-un stat poate furniza servicii în interiorul unui alt stat (cabotaj) este stipulată în **Regulamentul 3577/92**. Regulile detaliate privind acordurile tehnice, serviciile acordate și tarifarea, precum și modul de efectuare a inspecțiilor și investigațiilor sunt stabilite de **Regulamentul 4056/86**.

b) siguranța maritimă: **Directiva 93/75** reglementează cerințele minime ce trebuie îndeplinite de comandantul navei și echipajul său dacă transportă mărfuri periculoase sau poluante. Mărfurile periculoase sau poluante trebuie înregistrate și trebuie să poarte semne de identificare în cazul substanțelor solide. Autoritățile portuare vor fi informate asupra acestor transporturi. Directiva prevede și măsurile ce trebuie luate în caz de avarie a acestor nave.

Directiva 2001/25 stipulează cerințele minime de instruire a navigatorilor. Pentru fiecare categorie de navigatori este stabilită pregătirea necesară, certificarea, standardele de calitate și recunoașterea diplomelor.

Regulile comune și standardele privind inspecția navelor, certificarea și controlul efectuat de organizațiile abilitate sunt stabilite de **Directiva 94/57**.

Standarde internaționale privind prevenirea poluării și condițiile de muncă și de trai la bordul navelor (controlul statului de port) sunt stabilite de **Directiva 95/21**, care stabilește și criteriile comune pentru controlul navelor și armonizează procedurile de inspecție și detenție a navelor, luând în considerare angajamentele făcute de autoritățile maritime ale statelor membre în **Memorandumul de Înțelegere de la Paris**.

Operarea feriboturilor în condiții de siguranță este reglementată de **Regulamentul Consiliului 3051/95**. Feriboturile trebuie să fie în concordanță cu Codul ISM (Codul Internațional de Management pentru Operarea în Siguranță a Navelor și Prevenirea Poluării), prin stabilirea și menținerea corespunzătoare a sistemelor de siguranță atât la bordul navei cât și la țărm și să se supună controlului administrațiilor din statele respective.

Pentru prevenirea poluării marine și întărirea standardelor de siguranță se cere folosirea de echipamente de același tip ce vor fi plasate la bordul navelor (**Directiva 96/98**). Pentru aceste nave vor fi emise certificate de siguranță de către statele membre ale UE, iar în anexe fiind precizate echipamentele, procedurile de conformitate și de evaluare, precum și modul de efectuare a inspecției.

În vederea stabilirii unui set de reguli și standarde de siguranță pentru navele de pasageri, **Directiva 98/18** introduce un nivel uniform de siguranță pentru viață și bunurile pasagerilor.

c) infrastructură portuară: **Directiva 96/1692** prevede ca până în anul 2010 va fi stabilită rețeaua trans-Europeană de transport ce va integra rețelele rutiere, aeriene și maritime ca și infrastructura aferentă de pe teritoriul Comunității. În ceea ce privește porturile maritime, Comisia Europeană a identificat porturile ce intră în această rețea, ca și proiectele de interes comun care să promoveze interoperabilitatea și combinarea diferitelor tipuri de transport.

Creșterea accentuată a **traficului aerian** a condus inevitabil la aglomerarea aeroporturilor ceea ce a condus la apariția numeroaselor întârzieri. În vederea diminuării acestor fenomene negative Comunitatea și

statele membre ale UE au adoptat *reforma în managementul traficului aerian*, ce implică, în primul rând, creșterea siguranței transportului aerian printr-o organizare coerentă la nivelul Comunității.

a) *acces la piață*: legislația ce reglementează accesul la piață se referă în special la acordarea licențelor, la accesul la rutele Comunității și la taxele și tarifele pentru serviciile furnizate. **Directiva 2407/92** reglementează modul de atribuire și menținere, ca și valabilitatea licențelor de operare aeriene pentru transportatorii stabiliți în Comunitate. Criteriile și procedurile aplicabile în materie de stabilire a costului călătoriei și tarifelor pentru serviciile prestate de transportul aerian, care sunt reglementate de **Directiva 2409/92/CE**, conform căreia tarifele se stabilesc liber, în funcție de cererea existentă pe piață.

b) *managementul traficului aerian*: reglementat de **Directiva 93/65**, amendată ulterior în anii 1997 și 2000. Directiva hotărăște folosirea de sisteme și echipamente compatibile, în special cele referitoare la

- (i) sistemele de comunicații,
- (ii) sistemele de supraveghere,
- (iii) sistemele de asistare automată a controlului traficului aerian și
- (iv) sistemele de navigare.

Remarcăm că echipamentele și sistemele trebuie să corespundă *standardelor Eurocontrol*.

c) *siguranța transporturilor aeriene*: privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative este reglementată de **Regulamentul Consiliului 3922/91**, ulterior adaptat la cerințele noilor tehnologii prin **Regulamentele Comisiei 1064/99 și 3922/2000**.

Principiile de bază ce guvernează investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă sunt stabilite de **Directiva 94/56**, conform căreia investigația este făcută de o autoritate civilă permanentă, stabilită de fiecare stat membru al UE.

d) *Protecția pasagerilor*: **Directiva 2027/97** stabilește obligațiile transportatorilor aerieni referitoare la despăgubirile în caz de accidente provocatoare de moarte, răniri sau orice pagube fizice suferite de un pasager, dacă accidentul a avut loc la bordul aeronavei sau în cursul îmbarcării sau debarcării.

e) *Cer European Unic*: dintre măsurile specifice se pot enumera (i) furnizarea serviciilor de navigare aeriană, (ii) organizarea și folosirea spațiului aerian și (iii) interoperabilitatea echipamentului.

Rețeaua transeuropeană de transport (TEN –T): principiile directe de dezvoltare a acestui program major de infrastructură au fost adoptate atât de Parlamentul European, cât și de Consiliu în anul 1996 (prin **Decizia 1692/96/CE**). Obiectivele rețelei se refera la: (a) asigurarea mobilității persoanelor și bunurilor, (b) combinarea tipurilor de transport, (c) asigurarea unei infrastructuri de bună calitate, (d) utilizarea optimă a capacităților existente, (e) acoperirea întregului spațiu comunitar și extinderea către restul statelor europene.

Ținând cont că costurile pentru implementarea acestui program sunt destul de ridicate, prin **Regulamentul 2236/95/CE** sunt stipulate regulile de bază referitor la finanțarea din bugetul Comunității a proiectelor incluse în rețeaua TEN-T și *promovarea parteneriatelor între sectorul public și cel privat*.

Bibliografia:

- | | |
|-------------------------|---|
| 1 Decizia 1692/96/CE | 21 Directiva 96/1692 |
| 2 Directiva 2001/12 | 22 Directiva 96/26/CE |
| 3 Directiva 2001/13 | 23 Directiva 96/48/CE |
| 4 Directiva 2001/14 | 24 Directiva 96/50/CE |
| 5 Directiva 2001/16/CE | 25 Directiva 96/53/CE |
| 6 Directiva 2001/25 | 26 Directiva 96/98 |
| 7 Directiva 2027/97 | 27 Directiva 98/18 |
| 8 Directiva 2407/92 | 28 Directiva Consiliului de Miniștri 91/440/CEE |
| 9 Directiva 2409/92/CE | 29 Recomandarea 2001/290/CE |
| 10 Directiva 87/540/CEE | 30 Regulamentele Comisiei 1064/99 și 3922/2000 |
| 11 Directiva 91/440 | 31 Regulamentele Consiliului 881/92 și 3118/93 |
| 12 Directiva 91/672/CE | 32 Regulamentul 2236/95/CE |
| 13 Directiva 93/65 | 33 Regulamentul 3577/92 |
| 14 Directiva 93/75 | 34 Regulamentul 4056/86 |
| 15 Directiva 94/56 | 35 Regulamentul Consiliului 3051/95 |
| 16 Directiva 94/57 | 36 Regulamentul Consiliului 3922/91 |
| 17 Directiva 95/18 | 37 Regulamentul Consiliului 684/92 |
| 18 Directiva 95/18/CE | 38 Regulamentul Consiliului 718/99 |
| 19 Directiva 95/19 | |
| 20 Directiva 95/21 | |